

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR – MARINHA
2009/2010



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

O PAPEL DO PODER MARÍTIMO
NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DOS SEUS AUTORES, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOUTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA.

Marco António Neto Mendes Coimbra
Primeiro-Tenente



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**O PAPEL DO PODER MARÍTIMO
NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO**

MARCO ANTÓNIO NETO MENDES COIMBRA

Trabalho de Investigação Individual do CPOS - MARINHA

Lisboa, 2010



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

O PAPEL DO PODER MARÍTIMO NA ERA DA GLOBALIZAÇÃO

MARCO ANTÓNIO NETO MENDES COIMBRA

Trabalho de Investigação Individual do CPOS - MARINHA

Orientador: CAPITÃO-TENENTE M RODRIGUES PEDRA

Lisboa, 2010

*“...Complexidade da vida! As faturas são feitas por gente
Que tem amores, ódios, paixões políticas, às vezes crimes -
E são tão bem escritas, tão alinhadas, tão independentes de tudo isso!
Há quem olhe para uma fatura e não sinta isto.
Com certeza que tu, Cesário Verde, o sentias.
Eu é até às lágrimas que o sinto humanissimamente.
Venham dizer-me que não há poesia no comércio, nos escritórios!
Ora, ela entra por todos os poros... Neste ar marítimo respiro-a,
Por tudo isto vem a propósito dos vapores, da navegação moderna,
Porque as faturas e as cartas comerciais são o princípio da história
E os navios que levam as mercadorias pelo mar eterno são o fim...”*

*Ode Marítima
Álvaro de Campos, in "Poemas"*

Agradecimentos

Aos apoios institucionais e pessoais, aos quais é de elementar justiça expressar o meu mais profundo reconhecimento e gratidão. A todos o meu muito bem-haja.

Ao CTEN Rodrigues, professor do Instituto de Estudos Superiores Militares e orientador deste trabalho, o meu agradecimento pela disponibilidade, apoio, interesse e acompanhamento constantes, tão importantes para o desenvolvimento deste projecto.

Aos camaradas de curso do CPOS 2009/2010, o meu obrigado pela entreaajuda, confraternização e sã camaradagem, que em muito contribuíram para a finalização deste trabalho.

Agradeço aos digníssimos senhores e senhoras que tiveram a amabilidade e disponibilidade de me concederem tão preciosas entrevistas, fundamentais para o enriquecimento e validação deste trabalho.

E uma palavra muito especial à minha família e amigos, que são e serão sempre a minha fonte de inspiração, o meu canto tranquilizador e a minha força interior.

Índice

Índice de apêndices e anexos	v
Resumo.....	vi
Abstract	vii
Palavras-chave.....	viii
Lista de Abreviaturas	ix
Introdução	1
1. Globalização.....	2
2. Influência da Segurança Marítima na Globalização.....	4
a. Poder Marítimo.....	4
b. Segurança Marítima e o Poder Marítimo	6
c. Segurança Marítima – a sua relação com o Poder Naval	11
d. Relação Inter-agências e a Segurança Marítima.....	13
3. Como melhorar a Segurança Marítima	15
a. Globalização da cooperação Internacional	15
b. Definição de MSO.....	15
c. MSO nos dias de hoje.....	16
d. Acções Requeridas para uma maior coordenação inter-agências nas MSO.....	16
(1) BLUEMASSMED	18
(2) European Maritime Safety Agency - EMSA	19
4. Coordenação entre entidades nacionais ligadas à Segurança Marítima	21
a. As ameaças e resposta na costa marítima	21
b. Vessel Traffic System – VTS	22
c. Unidade de Controlo Costeiro - UCC	23
d. Centro de Operações Marítimas – COMAR.....	24
e. Centro Nacional Coordenador Marítimo – CNCM.....	26
Conclusão	28
Bibliografia	30

Índice de apêndices e anexos

APÊNDICE 1 – Corpo de Conceitos	1
---------------------------------------	---

Resumo

A globalização tem aumentado incrivelmente o fluxo de informações, de transacções financeiras e comerciais, e incrementado a interdependência entre as nações, com consequências directas no fluxo de comércio mundial, que por sua vez tem produzido um incremento extraordinário do transporte marítimo.

Além de via indispensável de comunicação, o mar é uma importante fonte de recursos biológicos, energéticos e minerais. Com o desenvolvimento de novas tecnologias e com a demonstração novas pesquisas que verificam a possibilidade de exploração de recursos noutras áreas do oceano, a influência do mar, além das áreas costeiras onde vive a maioria da população mundial, avança agora em direcção ao oceano.

Ao longo da História o mar tem sido, também, palco de conflitos relacionados com os interesses divergentes dos estados. Além disso, o próprio mar é fonte de tensões, pois as fronteiras marítimas ainda estão sendo estabelecidas, e esse processo, em muitas regiões, se caracteriza por demandas conflitantes dos países envolvidos. A própria globalização gera outras tensões nos espaços marítimos e as chamadas “novas ameaças” têm ganhado força e destaque nas preocupações das marinhas e demais organizações ligadas ao mar.

Numa época claramente global em que o Mundo se torna cada vez mais plano, é importante começar a olhar para as relações internacionais, como uma maneira de melhorar a eficiência e aumentar a eficácia de todas as entidades e organizações que trabalham para aumentar a Segurança no Mar e transformar o movimento de globalização numa fonte de soluções e não num poço de problemas.

Abstract

Globalization has increased the information flow, the financial and commercial transactions and the interdependence between nations, with direct consequences on world trade and subsequent actions on maritime transportation.

Besides being an indispensable way of communication, the sea is an important source of biological, energy and mineral resources.

With the constant development of new technologies and the increase of researches that show the real potential of those resources and the possibility of their exploitation, the sea influence, already shown on coastal waters where most people live, is extending outside those borders, in a non stopping movement.

However, besides those promises of development, wealth and power that its associated, those resources are also a source of dispute, that have been showed along History, with the sea as a stage of conflicts related to the nations interests.

The sea itself is a source of conflicts, the lack of a clear definition of sea borders is still visible in many regions as a way of dispute. Globalization also generates other conflicts in the sea, while “new threats” gain strength and concern within the organizations related to the Maritime Power.

In a time clearly global where the World is becoming flat, it's important to start looking at international relationships as a way to improve the efficiency of all organizations that work to improve Security in the Sea, developing the globalization movement in fountain of solutions and not in abyss of problems.

Palavras-chave

Coordenação

Cooperação

Globalização

Poder Marítimo

Segurança Marítima

Lista de Abreviaturas

AIS	Automated Identification System
CNCM	Centro Nacional Coordenador Marítimo
COMAR	Centro de Operações Marítimas
CSCAP	Council for Security Cooperation in the Asia Pacific
EUROMARFOR	European Maritime Force
FAO	Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação
FAP	Força Aérea Portuguesa
GNR	Guarda Nacional Republicana
GPS	Global Position System
ICC	International Chamber of Commerce
IMO	Internacional Maritime Organization
IPTM	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
MSO	Maritime Security Operations
NATO	North Atlantic Treaty Organization
PSI	Proliferation Security Initiative
SIVICC	Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo
SOLAS	Safety Of Life At Sea
SUA	Convention on the Supression of Unlawful Acts at Sea
UNCLOS	Convention on the Law of the Sea
UCC	Unidade de Controlo Costeiro
ZEE	Zonas Económicas Exclusivas

Introdução

O tema proposto – O papel do Poder Marítimo na era da Globalização – poderia ser um tema histórico, no qual nos aventuraríamos pelas epopeias dos portugueses na época dos Descobrimentos, altura em que tornaram as vias de comunicação no Mundo muito mais rápidas, possibilitando as trocas comerciais, culturais e religiosas. No entanto, este tema está inserido na área de Estratégia, e a visão actual da mesma torna-o vasto e muito complexo. Por essa razão, decidi limitar este assunto, pelo que irei apenas abordar a influência da Globalização na Segurança Marítima, mais particularmente na necessidade emergente e evidente de aumentar e melhorar as relações, já existentes, entre as diversas entidades e organizações que participam na segurança marítima.

A metodologia utilizada nesta investigação¹, perante estas circunstâncias eleva-se a colocar a seguinte **Questão Central** que se constituiu como fio condutor de toda a investigação:

Questão Central: “Qual a influência da Segurança Marítima na Globalização?”

Ou seja, quais os problemas na Segurança Marítima provenientes da Globalização.

Perante esta questão central identificaram-se duas questões derivadas que se considera pertinente colocar:

Questão derivada 1: “Como melhorar a Segurança Marítima?”

Hipótese 1: Através de Maritime Security Operations, trabalhando à volta da sinergia de entidades civis e militares na área da segurança, num esforço de cooperação e coordenação direccionado para todas as ameaças marítimas.

Questão derivada 2: “Qual a coordenação existente entre entidades nacionais relacionadas com a Segurança Marítima em Portugal?”

Hipótese 2: O aparecimento do Centro Nacional Coordenador Marítimo – CNCM veio providenciar a coordenação necessária para o desenvolvimento da Segurança marítima em Portugal.

A organização deste trabalho², onde se procura responder à Questão Central, consiste em quatro capítulos e uma conclusão. Durante a análise efectuada nos diversos capítulos será feita a validação das hipóteses propostas.

¹ Segundo o procedimento metodológico em Ciências Sociais proposto por R. Quivy e L. Campenhoudt.

² No trabalho serão utilizados termos e conceitos que importa definir, estando a sua definição no Apêndice 1 – Corpo de Conceitos.

1. Globalização

Thomas Friedman popularizou o conceito de que o “mundo voltou a ser plano”³: os países que antes estavam demasiado distantes passaram a estar à distância de uma tecla. Hoje em dia, qualquer um de nós consegue projectar a sua ideia para o mundo inteiro e obter o *feedback* dos mais variados lugares numa fracção de segundos. A isso se chama globalização.

A globalização, controversa e polarizadora, é alvo de muitos debates e discussões, mas a temática que se debate mais frequentemente e de maneira mais premente é a velha questão: trará mais benefícios ou prejuízos?

Economicamente, conseguiu aproximar os países e fazer fluir as trocas comerciais e de serviços. Porém, além das relações económicas, este processo envolve as demais áreas que integram as sociedades, como a cultura, educação, política e outras, sujeitas a influência e divulgação pelos instrumentos da globalização. Estes, numerosos e variados, reportam-se a Internet, ligações por cabo, comunicações por satélite e afins. Mas quem a desenvolve será a sociedade global. Como tal, terão de ser as sociedades deste Mundo, cada vez mais global, a encontrar o equilíbrio certo, para que Ele não se torne demasiado plano e continue a girar com natural movimento⁴.

A globalização caracteriza-se por um processo de integração completo, que induz ao aumento da interdependência entre as nações. “É o conjunto de transformações na ordem política e económica mundial, que vem acontecendo nas últimas décadas. O ponto de mudanças é a integração dos mercados numa “aldeia-global”, explorada pelas grandes corporações internacionais. Os Estados abandonam gradualmente as barreiras tarifárias para proteger a sua produção da concorrência dos produtos estrangeiros e abrem-se ao comércio e ao capital internacional. Esse processo tem sido acompanhado de uma intensa revolução nas tecnologias de informação — telefones, computadores e televisão. As fontes de informação também se uniformizam devido ao alcance mundial e à crescente popularização dos canais de televisão por assinatura e da internet. Isso faz com que os desdobramentos da globalização ultrapassem os limites da economia e comecem a provocar uma certa homogeneização cultural entre os países.”⁵. Uma das nítidas consequências do processo de globalização foi o impulso dado a uma transformação nos

³ FRIEDMAN, Thomas. *O Mundo é Plano*. Edição Actual

⁴ A Globalização da Economia Mundial. Disponível na Internet em http://www.tesisenxarxa.net/tesis_ub/available/tdx-0203105-122457///2.a_globalizazao, acedido em 15 Março 2010

⁵ Held, David e McGrew, Anthony. *Prós e Contras da Globalização*. Zahar, 2001

padrões de interligação mundial, desta maneira: “O conceito de globalização denota muito mais do que a amplificação de relações e actividades sociais, atravessando regiões e fronteiras, [...] sugere uma magnitude ou intensidade crescente de fluxos globais, de tal monta que Estados e sociedades ficam cada vez mais enredadas em sistemas mundiais e redes de interacção. Em consequência disso, ocorrências e fenómenos distantes podem passar a ter sérios impactos internos, enquanto os acontecimentos locais podem gerar repercussões globais de peso. Por outras palavras, a globalização representa uma mudança significativa no alcance espacial da acção e da organização social, que passa para uma escala inter-regional ou intercontinental.”⁶

⁶ Held, David e McGrew, Anthony. *Prós e Contras da Globalização*. Zahar, 2001

2. Influência da Segurança Marítima na Globalização

a. Poder Marítimo

O mar tem tido um papel muito importante neste processo de globalização, já que cerca de 90 % do comércio mundial medido em peso e volume é realizado por via marítima. Como referido na conferência sobre Pirataria realizada no Instituto de Estudos Superiores Militares, a quantidade de produtos transportados/comercializados por via marítima de 1970 a 1999 duplicou de 2,5 mil milhões para 7 mil milhões de toneladas. Em 2003, o comércio intercontinental marítimo utilizou mais de 46.000 navios que se espalharam pelos cerca de 4.000 portos distribuídos pelas regiões do mundo⁷. Estudos realizados na década de noventa, entre a Guarda-Costeira e a Marinha norte-americanas, concluíram que o comércio marítimo irá triplicar até ao ano de 2020, com um crescimento muito acentuado no transporte de contentores⁸. Sem mar como via de comunicação, a globalização do comércio internacional não teria crescido à velocidade em que se tem concretizado. A via marítima é o grande caminho por onde circulam os produtos que representam as riquezas físicas do nosso mundo, cada vez mais interligado comercialmente. Além disso, os espaços marítimos crescem cada dia de importância pelo papel que desempenham no equilíbrio do meio ambiente, como fontes de riquezas, lazer e turismo.⁹

A contribuição da globalização para a expansão do Poder Marítimo mundial tem sido muito importante. Essa expansão, no entanto, tem sido mais favorável para países que possuem maiores potencialidades de exploração de actividades ligadas ao mar. De facto, as potências marítimas têm sido aquelas que, através da exploração de grandes portos, exploração dos recursos dos oceanos e desenvolvimento do transporte marítimo, têm conseguido aproveitar de maneira mais eficaz este fenómeno da globalização. O desenvolvimento económico consequente do investimento efectuado na área do transporte

⁷ Conferência: "A Pirataria Marítima na Era da Globalização – Das Implicações na Segurança Internacional", Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa Data: 10 e 11 Março 2010

⁸ TANGREDI, Sam J. Globalization and Maritime Power. Institute for National Strategic Studies. Disponível na Internet em: <http://catalogue.nla.gov.au/Record/4168479>, acedido em 10 Dezembro 2009

⁹ TILL, Geoffrey. Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006>, acedido em 10 Janeiro 2010

marítimo é bastante notório quando analisando o crescimento do movimento dos portos de todo o mundo, incluindo alguns portugueses.¹⁰

Existem, nos dias de hoje, mudanças demasiado rápidas, patentes no modo acelerado e repentino com que as redes financeiras e de informação, assim como o comércio internacional, se têm desenvolvido, e que ultrapassa largamente o que se verificava no passado. Fruto da globalização, este processo tem aumentado a interligação económica entre os estados, com claros reflexos no Poder Marítimo, considerado, como “a capacidade de um Estado de explorar o conjunto das actividades relacionadas com o mar, seja no campo político, social, económico, ambiental ou militar”¹¹. O Poder Naval insere-se dentro do Poder Marítimo como a sua componente militar e que se pode definir como o conjunto de meios, com predomínio dos navais, de que dispõe a nação para contribuir, pela coacção, sob a direcção do estado, para a realização dos objectivos marítimos e militares¹².

De acordo com o estratega Mahan, que considerava que os elementos principais que afectavam o Poder Naval de um Estado são “a posição geográfica, a dimensão da sua costa e a área apropriadas para portos de comércio, a população e a sua inclinação para o comércio”¹³, era fundamental a existência de uma política de governo que aumentasse a produção industrial e o comércio.

Erik Grove actualizou esses elementos e separou-os em elementos de primeira ordem: “capacidade económica, tecnológica e cultura sociopolítica”, e de segunda ordem: “posição geográfica, dependência do comércio marítimo e recursos do mar e a política governamental”. Estes elementos são também factores que promovem a produção industrial, o comércio e o desenvolvimento tecnológico, todos eles muito importantes para o desenvolvimento da globalização¹⁴. A expansão das actividades económicas e financeiras da globalização tem trazido, também, consequências para o sistema de segurança internacional pós-Guerra Fria. A procura por uma maior segurança nos mares tende a aumentar na mesma proporção que cresce o interesse económico ligado aos espaços marítimos. Como a economia mundial não pode prescindir do fluxo do comércio marítimo, qualquer ameaça importante a esse fluxo é uma preocupação, principalmente para os países mais beneficiados pela globalização, não só aqueles que compram (industrializados, com

¹⁰ Ministério das Obras Públicas - *Os desafios dos transportes numa economia globalizada*, Málaga, 9 Setembro 2005. Disponível na Internet em: <http://www.povt.gren.pt>, acedido em 15 Janeiro 2010

¹¹ TILL, Geoffrey. Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006>, acedido em 10 Janeiro 2010

¹² Aula de Operações Navais – IESM – Novembro 2010

¹³ Alfred T. Mahan on Sea Power, 1890. Disponível na Internet em: <http://www.mtholyoke.edu>, consultado em 10 de Março de 2010, acedido em 15 Março 2010

¹⁴ GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Naval Institute Press, Annapolis, 2003.

necessidades de matérias primas), mas também aqueles que vendem (em vias de desenvolvimento, com bastantes recursos). Neste contexto, surge um novo conceito, de importância fulcral na actualidade: a segurança marítima.

b. Segurança Marítima e o Poder Marítimo

O mar, via de transporte, fonte de riquezas, elemento importante da globalização, é e foi sempre, simultaneamente, área de tensão e conflitos. Mesmo nos dias de hoje, e apesar de todo o conhecimento adquirido ao longo dos séculos, persistem contendas em várias regiões do mundo. Estas relacionam-se, entre outros, com as fronteiras marítimas, ainda não completamente definidas, e os direitos dos Estados previstos na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos do Mar, ainda não consolidados. Daí que a questão da Segurança Marítima surja e se renove presentemente, à luz do contexto socioeconómico e político actual.

O termo Segurança, quando traduzido para os países anglo-saxónicos, pode significar *Safety* ou *Security*: *safety* – relacionado com aspectos de segurança da navegação ou algo que acidentalmente possa acontecer; *security* – relacionado com actos criminosos ou algo que externamente poderá intervir com o normal decorrer das operações¹⁵.

Ao longo deste trabalho a designação da palavra “segurança” terá sempre que ser interpretada através do contexto em que está inserida. É importante referir que, muitas das vezes onde seria lógico encontrar “segurança” associado à definição de *security*, por ser referência, por exemplo, a operações militares, pode não o ser. Isto porque cada vez mais as preocupações das forças militares tendem cada vez mais a orientar-se para o conceito mais lato de “segurança”, não apenas como *security*, mas como uma fusão das duas definições. O mesmo acontece com as entidades civis, como foi referido pela Cmdt. Cristina Alves (PORTLINE) na Conferência sobre Pirataria¹⁶. De facto a Globalização promoveu a associação de uma definição à outra.

Assim, e relativamente à questão de Segurança Marítima, apresento alguns exemplos que recolhi, uns mais recentes que outros, entre aqueles que considero mais marcantes, dividindo-os em subsecções: Fronteiras, Recursos naturais, Pesca, Poluição, Terrorismo e Pirataria. Considerei que serão estas as áreas principais de preocupação mundial, cada vez mais afectadas pela globalização.

¹⁵ IMO - *International Ship and Port Facility Security Code*, Edição 2003

¹⁶ Apresentação realizada na conferência: "A Pirataria Marítima na Era da Globalização – Das Implicações na Segurança Internacional", Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa Data: 10 e 11 Março 2010

Fronteiras - Fronteiras oceânicas entre o Chile e o Peru. A controvérsia criada por uma lei aprovada no Peru para definir os seus limites marítimos, que acrescentava à sua jurisdição 35 mil quilómetros quadrados de mar que o Chile considera serem seus¹⁷.

Jurisdição sobre as áreas marítimas no Oceano Ártico. Vários países, entre eles o Canadá, a Rússia e os Estados Unidos da América, estão envolvidos nesta disputa. No ano de 2007, a Rússia reiniciou a controvérsia em relação à região referida, ao colocar a sua bandeira nacional à vertical do Pólo Norte, a uma profundidade de mais de 4.000 metros, reivindicando, simbolicamente, a posse do fundo do mar numa região que se estima possuir cerca de 25 % das reservas mundiais de hidrocarbonetos. Com o aquecimento global e consequente degelo das calotes polares, toda essa área começa a ser bastante interessante, não apenas na questão de ser possível a sua travessia, mas também a de ser técnica e economicamente viável a sua exploração mineral, incluindo a exploração de hidrocarbonetos.¹⁸

Existem, ainda, as possíveis contestações sobre os direitos dos países costeiros nas suas águas jurisdicionais relacionadas, entre outras, com os direitos de pesca, de proibição da realização de pesquisas científicas e da realização de exercícios militares por outros países.

Recursos Naturais - Outro tipo de situações conflituosas poderá estar relacionado com indefinições referentes aos direitos dentro e fora das águas de jurisdição dos Estados costeiros. Exemplos disso são as questões relativas às riquezas do alto-mar, considerado como “património comum da Humanidade” pela Lei do Mar, ou aquelas referentes aos direitos dos países sem litoral¹⁹.

Todas essas fontes de discussão poderão ganhar ainda maior importância, na proporção directa a que a exploração das riquezas do mar e do seu fundo aumente, graças à viabilidade económica e ao desenvolvimento tecnológico. Um exemplo claro é a produção de petróleo e gás no mar, retirados a profundidades cada vez maiores e valorizando áreas marítimas que anteriormente não possuíam valor económico. Estima-se que em 2010 a procura de petróleo explorado no mar seja equivalente à produção actual da Arábia Saudita²⁰. Com a potencialidade de extracção de recursos a aumentar, quer pela descoberta de mais riquezas, quer pelo desenvolvimento tecnológico das técnicas de extracção, estão a

¹⁷ Artigo opinião - Peru e Chile, conflito histórico, in <http://www.brasilwiki.com.br>, acedido em 15 Março 2010

¹⁸ KOPP, Dominique. Guerra Fria sobre o Ártico. Le Monde Diplomatique. Setembro 2007. Disponível na Internet em: <http://www.diplomatique.org.br>, acedido em 15 Março 2010

¹⁹ Entrevista realizada Eng. António Coelho, consultor especialista em matéria de Segurança Marítima, 5 Fevereiro 2010

²⁰ TILL, Geoffrey. Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006>

transformar o mar numa fonte ainda mais apetecível. Naturalmente que os estados apercebendo-se destas potencialidades irão fazer dele um possível motivo de conflito.

Pesca - As disputas por recursos marítimos estendem-se também à pesca. Segundo um relatório de 2006 da Organização das Nações Unidas para a Agricultura e a Alimentação -FAO -, 52 % dos recursos pesqueiros encontram-se plenamente explorados, 17 % explorados para além do nível considerado ideal e 7% já completamente esgotados. A situação é mais grave no alto mar, especialmente em relação às espécies migratórias. Segundo o mesmo relatório, a situação aponta para um alcance muito próximo do máximo potencial de pesca nos mares do mundo. Esta situação torna-se ainda mais crítica com o visível aumento da população mundial. A FAO pede uma ordenação internacional mais eficaz das actividades de pesca e um maior controlo e vigilância sobre as actividades da frota de pesca mundial que, em 2004, consistia em aproximadamente quatro milhões de unidades, empregando cerca de 15 milhões de pessoas²¹.

Um dos problemas relacionados com a pesca ocorreu entre o Canadá e a União Europeia, envolvendo cotas pesqueiras adjacentes às águas jurisdicionais canadenses. Sentindo-se prejudicado pela acção dos pesqueiros portugueses e espanhóis, o Canadá ameaçou usar a força contra os barcos de pesca na área, tendo, inclusive, prendido um deles.

A protecção da pesca dentro das Zonas Económicas Exclusivas – ZEE - contra a pesca predatória procurará, portanto, um maior esforço de fiscalização dos Estados, especialmente das marinhas e guardas-costeiras. Esse esforço terá obrigatoriamente de se estender ao alto-mar adjacente à ZEE, como forma de preservar espécies migratórias cuja pesca em excesso poderá causar prejuízos aos Estados, e consequentemente aumentar os conflitos entre os Estados envolvidos.

Poluição - A poluição marinha é um dos aspectos negativos que a globalização veio trazer ao de cima e que está a afectar a segurança dos mares. Além do seu aumento originado no continente, devido ao despejo dos mais variados tipos de poluentes nas águas marinhas, a globalização tem aumentado o número de navios, incrementando os riscos de poluição por acidentes ou pela descarga de material poluente. A constante política de redução de custos conduz à adopção de bandeiras de conveniência, normalmente em países onde os custos são mais baixos e principalmente o controle e fiscalização são precários²². Milhões de toneladas de cargas químicas e petróleo são transportadas por via marítima e,

²¹ Relatórios disponíveis na Internet em: <http://www.fao.org>, acedido em 10 Março 2010

²² Entrevista realizada ao Eng. António Coelho, consultor especialista em matéria de Segurança Marítima, 5 Fevereiro 2010

se considerar que muitas vezes esse transporte não é realizado por navios considerados fiáveis, podemos imaginar o risco inerente ao transporte marítimo actual.

Um dos exemplos mais actuais e bastante próximo da nossa costa é o caso do navio-tanque *Prestige*, afundado nas costas da Espanha em 2002. Outro exemplo é o caso do *Erika*, navio com bandeira de conveniência de Malta, que derramou óleo na costa francesa em 2000. O registo em Malta não conseguia identificar os verdadeiros donos do navio, que só foram descobertos quando voluntariamente assumiram a propriedade do mesmo²³. As bandeiras de conveniência criam dificuldades na identificação dos proprietários e, conseqüentemente, na atribuição de responsabilidades, o que facilita a ocorrência de ilícitos, que se estendem da pesca ilegal ao transporte ilegal de armas, mercadorias, pessoas e drogas, e ao terrorismo.

Os países que lideram o ranking mundial de bandeiras de conveniência são o Panamá, Libéria e Bahamas. No entanto, os seis mais importantes verdadeiros donos desse tipo de navio são a Grécia, Japão, Noruega, Alemanha, China e Estados Unidos (a Dinamarca não tem por hábito usar bandeira de conveniência). Verifica-se, portanto, que países do primeiro mundo são beneficiados pelo sistema de bandeiras de conveniência, não só com a posse de navios, mas, também, com a própria estrutura, que muitas vezes favorece determinadas companhias de países desenvolvidos.

Terrorismo - O terrorismo é outro exemplo de fonte de tensão para a segurança marítima. Apesar de existirem poucos registos de acções terroristas efectuadas no mar, a preocupação com a possibilidade de ocorrência dessa ameaça tem levado a imensos investimentos na segurança marítima. O Council for Security Cooperation in the Asia Pacific – CSCAP -, define terrorismo maritime como “...*acto ou actividades terrorista efectuado no meio marítimo contra embarcações ou plataformas no mar, no porto ou contra qualquer passageiro ou tripulante, contra facilidades ou edifícios costeiros, incluindo resorts turísticos, áreas portuárias e portos das cidades ou vilas.*”²⁴

À excepção feita em alguns casos, como por exemplo os do navio *Achilles Lauro*, do USS *Cole* e do ataque ao petroleiro *MV Limburg* no Iêmen, os terroristas têm usado o mar essencialmente como meio de transporte de material e pessoal. No seguimento do sequestro do navio *Aquille Lauro* (1985), deram-se os primeiros passos para tentar enquadrar juridicamente esta matéria. A *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* (SUA, 1988).

²³ International Transport Worker's Federation.. June 2003. Disponível na Internet em: <http://www.ecopress.org.br>, acedido em 01 Abril 2010

²⁴ Council for Security Cooperation in the Asia Pacific - CSCAP

Existem pelo menos dois motivos que deverão ser considerados na explicação deste fenómeno. Primeiro, as acções terroristas têm como objectivo primário o impacto psicológico, e um ataque no mar, no qual não existe a possibilidade tão relevante de ser transmitido pelos *media*, não tem o impacto desejado. Segundo, porque para actuar no mar, fora das áreas próximas aos portos ou muito próximas de costa, seria necessário um investimento considerável em recursos e o custo/benefício não seria tão atraente, principalmente quando comparado com ataques em terra ou no ar²⁵.

Pode-se então considerar a possibilidade de ataques terroristas no mar moderada e, provavelmente, concentrada no tráfego marítimo na área de aproximação de portos ou estreitos e em áreas marítimas produtoras de petróleo.

Os portos, por sua vez, constituem um alvo bem mais interessante. Primeiro, porque podem satisfazer a necessidade do impacto psicológico de um ataque terrorista, com ampla divulgação em tempo real pelos *media*. Segundo, pelo efeito económico, já que os portos são artérias bastante importantes na globalização, tendo-se tornado hoje em dia complexas redes logísticas, como é o caso dos portos de Roterdão e Singapura.

Com a tendência à construção de imensos navios porta-contentores, apenas alguns grandes portos poderão operar com navios desse tipo, deixando o sistema marítimo internacional ainda mais concentrado. Essa concentração torna esse sistema menos flexível, fazendo com que um ataque a um dos mega-portos provoque grandes perdas ao sistema como um todo. Uma das soluções encontradas e amplamente divulgada será discutida em capítulos mais à frente, quando se falar sobre alteração à convenção SOLAS e posterior criação do código ISPS para a União Europeia²⁶.

Pirataria - A Pirataria é definida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, como qualquer acto ilícito de violência, detenção ou depredação, cometido para fins privados, pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave privados, dirigidos contra um navio ou uma aeronave em alto mar.²⁷ No entanto não se pode confundir pirataria com terrorismo, associado à Convenção SUA.

Parece ter ocorrido um recrudescimento dos actos de pirataria marítima em todo o mundo, especialmente em áreas como a África Oriental e parte da África Ocidental. A palavra “pirataria” não tem a conotação de tempos anteriores, uma vez que, ao invés de se tratar de roubos ou assaltos a navios somente no alto mar, ela ocorre também, nas águas

²⁵ CARVALHO, Olavo de - *A lógica do terrorismo* – Edição Época, Outubro 2001. Disponível na Internet em: <http://www.olavodecarvalho.org/convidados/terrorismo.htm>, acedido em 15 Março 2010

²⁶ Instituto Portuário e do Transporte Marítimo. Disponível na Internet em <http://www.imarpor.pt>, acedido em 15 Março 2010

²⁷ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay 1980, Art. 100º

territoriais de muitos países. Pode ir desde o roubo de objectos a bordo, até ao sequestro de navios. É um acontecimento que provoca irritação, mas que pode evoluir e apresentar consequências estratégicas e adquirir conotações políticas.

De acordo com a International Chamber of Commerce – ICC - a pirataria ameaça o fluxo do comércio internacional²⁸. Tem havido aumento em prémios de seguros e compensações aos navegantes, pela passagem pelo Golfo de Aden²⁹, esses factores começam a entrar nas contas do transporte marítimo que mais tarde se irá reflectir no comércio mundial.

Apesar da resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas autorizar a presença naval para entrar nas águas da Somália esses actos persistem. A ICC faz inclusive pedidos aos governos das nações que repreendam esses actos de violência, para que numa área tão importante como o Golfo de Aden se restabeleça a tranquilidade comercial.

c. Segurança Marítima – a sua relação com o Poder Naval

O mar é, para a globalização, uma dicotomia. Ao mesmo tempo em que cria um espaço de cooperação no campo marítimo, pois torna-se um meio de fluxo de matérias-primas e produtos à maioria dos países que dela se beneficiam, é sem dúvida também, um criador de conflitos provocados pela necessidade da sua própria expansão e pelos efeitos decorrentes da globalização no mesmo. A disputa pelos recursos do mar, a pirataria, a poluição e a degradação do meio ambiente são alguns exemplos já clarificados anteriormente.

A globalização não retira aos Estados o papel principal no cenário internacional. Persistem os conflitos clássicos relacionados com a procura de poder, com a segurança de cada país ou com os interesses divergentes, incluindo aqueles que têm a sua origem na disputa pelos recursos do mar.

A globalização, como referido anteriormente neste trabalho, é afectada pelas denominadas “novas ameaças”, provocadas por organizações terroristas ou por grupos criminosos, onde se incluem o transporte ilegal de armas, drogas, a pirataria e o terrorismo. Como referido no artigo do Embaixador Francisco Costa para a Revista Militar em 2007, este tipo de ameaça utiliza produtos da globalização, tais como: a internet, os computadores portáteis, os telemóveis, o sistema transnacional das transacções financeiras

²⁸ International Chamber of Commerce (ICC). Disponível na Internet em: <http://www.iccwbo.org>, acedido em 15 Março 2010

²⁹ Cmdt. Cristina Alves (PORTLINE) in, "A Pirataria Marítima na Era da Globalização – Das Implicações na Segurança Internacional", Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa Data: 10 e 11 Março 2010

e o Global Position System – GPS -. Sempre estiveram presentes ao longo da História, e agora voltaram a ter destaque no cenário marítimo, principalmente, a pirataria e o terrorismo. Pela sua natureza transnacional, estas ameaças têm um enorme potencial para criar a cooperação entre os Estados³⁰. Neste cenário serão as marinhas de cada um dos Estados a ter que tomar parte activa na preservação da segurança marítima.

Como consequência, a maioria das marinhas, terão que desempenhar tarefas que se estendem a espectro muito mais amplo que o esperado de uma marinha tradicional, num dos extremos o conflito armado e, no outro, a ajuda humanitária. Embora a missão primária das marinhas será sempre a que está relacionada com a defesa do Estado, em tempo de paz, esse conceito alarga-se e com ele as exigências das sociedades e dos governos por uma maior actuação nas mais diversas missões. Com o desenvolvimento da globalização e principalmente após os atentados de 11 de Setembro, além das exigências nacionais, existe uma maior pressão internacional para uma actuação mais consistente contra as novas ameaças. Porém, graças à grande flexibilidade dos meios navais consegue-se facilmente transitar de uma postura convencional, para uma mais virada para conflitos assimétricos. No entanto, essas exigências nem sempre são bem aceites pelas marinhas, que tendem a privilegiar, como não poderia deixar de ser, a preparação para a guerra, e considerar as demais tarefas (fiscalização e patrulhamento marítimo) menos nobres e consumidoras de recursos, o que poderia prejudicar a missão principal da defesa da pátria. No caso da Marinha Portuguesa, já há muito tempo que se vê envolvida neste papel de “duplo uso”, e não tem sido novidade a sua utilização em missões fora do âmbito tradicional.

De qualquer maneira, a maioria dos países, utiliza as suas próprias marinhas para patrulhamento da costa. A razão principal será o custo de manter uma estrutura como uma guarda costeira, especialmente em países mais pequenos e com menores capacidades económicas. Outra razão, que será discutida neste trabalho, prende-se com a duplicidade de tarefas, caso não exista uma coordenação efectiva, facto que poderá criar conflitos de responsabilidade (ex. tutela em diferentes ministérios).

O desenvolvimento das marinhas depende, principalmente, da capacidade económica e tecnológica e da cultura sociopolítica do país. Embora a capacidade económica permita a constituição de uma marinha forte, a manutenção de uma marinha prevista para o longo prazo não pode prescindir, também, de uma boa base tecnológica³¹.

³⁰ COSTA, Francisco Seixas da - *As Novas Ameaças à Segurança* - Revista Militar, 22 Junho 2007

³¹ GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Naval Institute Press, Annapolis, 2003

De forma que não existe por onde fugir, o Orçamento de Estado é um factor primordial para qualquer marinha. E para garantir um orçamento que satisfaça as necessidades de uma Marinha que para além de garantir a Segurança do Estado, tem que combater novas ameaças, tecnologicamente cada vez mais evoluídas, é necessário convencer os governos e populações da importância das suas actividades. Principalmente no âmbito da utilidade pública.

d. Relação Inter-agências e a Segurança Marítima

Embora o caso português seja um caso bastante particular, do qual se irá fazer referência mais à frente no trabalho, tem que se realçar as alterações que terão que ser feitas no relacionamento entre agências. Principalmente em países em que para além da Marinha de Guerra, também têm uma Guarda Costeira para o mesmo efeito.

Possivelmente, serão necessárias novas formas de exercer algumas actividades, que podem parecer semelhantes, quando puderem ser realizadas por qualquer uma das duas. Um dos exemplos mais concretos é o da Marinha dos Estados Unidos da América, que emprega um conceito, que chama de “frota nacional”, em que tanto a Marinha quanto a Guarda Costeira são, efectivamente, uma frota unida. A divisão de tarefas no que concerne à segurança, a Guarda Costeira fica responsável pelas ameaças de baixo nível de intensidade, como a busca e o salvamento, a protecção marítima e as exigências rotineiras da segurança marítima. Por sua vez, a Marinha dos Estados Unidos tem a responsabilidade primordial sobre as ameaças de maior dimensão, sobre as que são postas por operações terroristas, pirataria fora do seu mar territorial e, de modo geral, pela defesa e o apoio à política externa. A integração das duas forças é um desafio que exige uma capacidade ininterrupta de comunicação para que a sua funcionalidade não se torne redundante, ou se surjam incongruências nas suas áreas de acção. Os Estados Unidos são um exemplo de integração entre a Marinha e Guarda Costeira, bastante rígido.³²

Não existem soluções óptimas para o desenho da estrutura de segurança, relacionando ou não as marinhas e as guarda-costeiras. A situação geográfica, os recursos disponíveis, a estrutura interna e o próprio conceito de segurança que cada estado edifica para si serão diferentes.

Um exemplo totalmente diferente é o da Austrália que adoptou uma solução, bastante promissora, que procura interligar agências governamentais ou de outra natureza

³² SILVA. António R. A. - *A Marinha e as Novas Ameaças* - Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006

(exemplo, o ministério da pesca, de meio ambiente, etc.), com as entidades que poderão intervir na área da segurança, a marinha ou mesmo organizações comerciais que se incumbam de efectuar a vigilância marítima. O grande exemplo dessa solução é o caso do *Viarsa I*. O navio utilizado na fiscalização e posterior perseguição ao navio de pesca uruguaio *Viarsa I*, é um navio da marinha mercante fretado pela *Australian Customs and Fisheries*. O navio e a sua guarnição não estavam armados, no entanto não foi impedimento para uma perseguição de mais de 3000 milhas náuticas.³³

O mar, portanto, continuará a ter um papel fundamental para o nosso planeta. Especificamente no aspecto económico, ele foi, é e persistirá a ser fulcral no processo da globalização, não só como espaço para o transporte de bens, mas, também, como fonte importantíssima de recursos. Consequentemente, e seguindo uma lógica estratégica, as situações de conflito e tensão continuarão a existir, pelo que a preocupação emergente será com os meios com que iremos garantir a segurança dos mares, e logo, com o papel que irá desempenhar o Poder Naval na preservação da Segurança Marítima.

³³ Antarctic and International Policy Section – Australian Antarctic Division. Disponível na Internet em: <http://www.aad.gov.au>, acedido em 12 Abril de 2010

3. Como melhorar a Segurança Marítima

a. Globalização da cooperação Internacional

Numa era global, a cooperação entre nações ganhou uma importância nunca vista. Não só pela partilha de experiências nas diversas áreas de acção, mas também na procura de obter economia de recursos e eficácia/eficiência nas suas acções³⁴.

As Marinhas de diversos países europeus, em conclusão do encontro anual decorrido em Maio de 2006³⁵, aperceberam-se que apesar de nas áreas marítimas que envolvem o continente europeu estarem a decorrer diversas operações na área de Maritime Security Operations – MSO –, que envolvem diversas agências, militares e civis, de diversos países, na realidade não existe uma interligação credível entre agências. De facto, quando operando em forças combinadas, como a NATO/SNMG ou EUROMARFOR, verifica-se que existe interoperabilidade entre as forças militares. No entanto basta ser necessário a cooperação com uma agência civil não pertencente a uma das nações dessas organizações para começarem a surgir dificuldades. Além de competição e facilidades comunicação entre nações, a Globalização dá-nos ferramentas demasiado úteis para serem desperdiçadas. E são estas, correctamente utilizadas e interligadas umas com as outras, direccionadas para a cooperação entre agências, que poderão fazer parte da solução para uma melhor Segurança Marítima.

b. Definição de MSO

As MSO estão definidas como medidas realizadas por autoridades civis e militares e agências multi-nacionais especializadas para conter a ameaça e diminuir os riscos das actividades ilegais que ocorrem no meio marítimo, de forma a proteger os cidadãos, a segurança nacional e os interesses internacionais³⁶.

O desenvolvimento destas operações estará sempre focado no terrorismo, tráfico de drogas, imigração ilegal e pirataria. Podendo incluir também contrabando, protecção dos recursos naturais, segurança de energia e prevenção do impacto ambiental e salvaguarda da soberania dos estados. Na definição dessas actividades deverá ser entendido que na maioria

³⁴ Simpósio Internacional em Newport – Internacional Sea Power, 2005 e definição de MSO - America's Navy. Disponível na Internet em: <http://www.navy.com>, consultado em 10 Abril 2010

³⁵ Encontro Anual 2005 dos Chefes das Marinhas Europeias (CHENS), Maio 2006

³⁶ Chief of European Navies. Disponível em: <http://www.chens.eu/products.htm>, acedido em 10 Fevereiro 2010

dos assuntos não serão remetidos para a envolvente militar, mas para uma estratégia de cooperação entre militares e civis que integrados constituirão uma melhor solução para a Segurança Marítima.

c. MSO nos dias de hoje

Nos diversos teatros de operações, as nações conduzem MSO como parte das suas operações de rotina, em resposta às ameaças já referidas neste trabalho. Estas operações são normalmente conduzidas independentemente pelos diversos estados, sempre com o intuito de salvaguarda dos seus interesses nacionais ou então em conjunto com outras nações, em forças multi-nacionais (NATO, EUROMARFOR, etc.), na defesa de interesses comuns. Como tal serão com certeza muitas as iniciativas individuais ou colectivas, militares ou civis, que contribuem para as MSO. No entanto é fácil prever que a maioria dessas iniciativas sejam difíceis de concretizar e que uma visão mais integrada, além de aumentar a eficácia dessas operações iria com certeza melhorar a eficiência evitando a duplicação da utilização de recursos.

Hoje em dia não existe a visão de aproximação e coordenação de todas as entidades que trabalham para o mesmo fim, lutar contra a ameaça do presente, através de método integrados, logo mais eficientes, coerentes e coordenados³⁷.

d. Acções Requeridas para uma maior coordenação inter-agências nas MSO

A sinergia de entidades civis e militares na área da segurança num esforço de cooperação e coordenação direccionado para todas as ameaças marítimas irá depender de uma série de acções político-estratégicas e que estão aqui apresentadas como soluções que terão que ser implementadas para atingir uma maior coordenação inter-agências e inter-estados³⁸:

Vontade Política a nível nacional e internacional para desenvolver a aproximação às MSO - Dada a natureza das operações realizadas quer por entidades civis, quer por entidades militares, será necessário levar para a frente uma única estrutura institucional com o apoio político das nações, organizações internacionais e agências multi-nacionais. Será necessário fortalecer os já existentes mecanismos administrativos

³⁷ Chief of European Navies. Disponível em: <http://www.chens.eu/products.htm>, acedido em 10 Fevereiro 2010

³⁸ Encontro Anual 2005 dos Chefes das Marinhas Europeias (CHENS), Maio 2006

governamentais nacionais e internacionais de modo a assegurar que os potenciais benefícios das MSO são entendidos pelas nações Europeias.

Cooperação Internacional e inter-agências - Os benefícios ou a necessidade de uma aproximação internacional, e inter-agências tem sido demonstrado em todo o mundo. No entanto para uma melhor aproximação à coordenação inter-agências será necessário envolver actores internacionais como a União Europeia (e agências constituintes), NATO, Internacional Maritime Organization – IMO - e entidades policiais dentro das suas responsabilidades. O projecto BLUEMASSMED é um exemplo disso mesmo e que irá ser referido mais à frente.

Necessidade de maximizar a compilação de superfície do domínio marítimo - Existem inúmeras iniciativas, tanto civis, como militares, dentro da Europa de criar uma capacidade de vigilância marítima que para além da recolha tem como objectivo a sua partilha. A ideia seria criar uma simples, desclassificada e única fonte de compilação, baseada em informação de simples tratamento como o Automated Identification System – AIS -, que está regulamentado pela IMO³⁹.

Desenvolver capacidade de segurança marítima por camadas, do alto mar para águas territoriais, incluindo áreas litorais e portos - A maior parte das nações já monitoriza as suas costas e consegue promover acções de vistoria eficazes nas suas águas territoriais. No entanto, existem ameaças que poderão alcançar a costa a partir de águas internacionais onde a vigilância não é efectiva e os poderes de actuação são limitados. Para as MSO serem efectivas terão que se basear numa capacidade de coordenação que consiga manter um panorama tanto em águas territoriais como em águas internacionais, e conseguir agir de forma efectiva.

Necessidade de introduzir segurança (*security*) nas práticas comerciais - Com a maioria do comércio a ser efectuado por via marítima, o mar “entrega” muitos produtos e serviços considerados essenciais para a sociedade, nos quais podemos incluir a necessidade energética (hidrocarbonetos), a necessidade de promover a salvaguarda da sua passagem terá que ser garantida. Cooperação com as agências de navegação e transporte marítimo será vital para desenvolver uma maior aproximação às MSO com claros benefícios para todas as partes.

Necessidade de promover acordos judiciais efectivos para as MSO - A responsabilidade nacional estende-se a partir da linha de costa até às águas territoriais de outro país onde não é possível actuar sem obter a permissão do outro mesmo. Fora das

³⁹ AIS - Automated Identification System. Disponível em: <http://www.imo.org/safety>, acedido em 15 Março 2010

águas territoriais, a United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS - permite em certas circunstâncias que os navios das autoridades marítimas actuem em conformidade (ex: *boarding* a navios suspeitos de efectuarem pirataria). A Proliferation Security Initiative – PSI - é um exemplo de como as nações efectuam acordos sobre *boarding*. Muitos progressos foram também conseguidos com adendas efectuadas na IMO Convention on the Supression of Unlawful Acts at Sea – SUA -⁴⁰. No entanto apesar destes exemplos é necessário criar ou alterar legislação para facilitar as operações, especialmente em águas internacionais. As barreiras jurídicas encontradas, especialmente para os novos casos de pirataria, estão a impossibilitar a resolução de uma série de questões que envolvem por exemplo a detenção de infractores e consecutivo julgamento.

As soluções para a ameaça a uma Segurança Marítima Global serão com certeza encontradas na criação de sociedades e laços estreitos de cooperação entre autoridades civis e militares. Este tipo de aproximação irá construir sobre iniciativas individuais já existentes, soluções globais mais fortes. Como é óbvio existem uma série de dificuldades a ultrapassar e dependerão da execução das linhas de operação e do desenvolvimento das acções estratégicas.

Uma aproximação à cooperação entre-agências relativamente às MSO iria permitir às nações, agências multinacionais (ex: FRONTEX, EUROPOL) e organizações internacionais melhorar a sua eficácia na luta contra as ameaças à segurança (*safety e security*) no meio marítimo.

Na tentativa de solucionar a Segurança Marítima são criados diversos projectos e agência internacionais. Neste trabalho são apresentados dois desses projectos internacionais que tentam aproximar as organizações coordenando e partilhando informação, solucionando barreiras jurídicas e optimizando os recursos que estão espalhados pelo mundo. Projecto BLUEMASSMED e EMSA.

(1) BLUEMASSMED

Um dos melhores exemplos em curso de aproximação e cooperação é o projecto BluemassMed, financiado pela União Europeia e co-financiado pelos membros participantes no projecto: França, Grécia, Itália, Espanha, Portugal e Malta. É uma iniciativa inovadora, que visa dar resposta aos desafios da integração da rede de vigilância

⁴⁰ Convenção SUA. Disponível em: <http://www.imo.org>, acedido em 20 Abril 2010

marítima e aperfeiçoamento da cooperação regional neste domínio. Tal permitirá, simultaneamente, facilitar e fortalecer a resposta das entidades envolvidas na execução de tarefas inerentes à função de Guarda da Costa, particularmente nas acções conjuntas contra o tráfico, a imigração ilegal e a protecção do ambiente e dos recursos marinhos. Permitirá, igualmente, reforçar os esforços de salvaguarda da vida humana e de busca e salvamento no mar⁴¹. No âmbito nacional diversas entidades estão envolvidas: Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, Autoridade de Segurança Alimentar e Económica, Direcção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, Força Aérea Portuguesa, Guarda Nacional Republicana, Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, Polícia Judiciária Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Sistema de Segurança Interna e claro a Marinha.

O projecto BluemassMed visa definir uma arquitectura coerente, que permita a interoperabilidade entre todos os sistemas de vigilância marítima, existentes ou futuros, segundo um modelo de referência padrão acordado, com o objectivo de otimizar a eficácia e a eficiência dos recursos de vigilância e patrulhamento no âmbito da segurança e protecção marítimas, em particular do apoio que devem proporcionar ao exercício da Função de Guarda da Costa, por parte das diferentes entidades intervenientes. Pretende-se, também, desenvolver metodologias e procedimentos comuns a todas as entidades envolvidas para a exploração da rede, tendo em conta as implicações resultantes do duplo uso, civil e militar, dos recursos e do sistema de vigilância marítima.

(2) European Maritime Safety Agency - EMSA

A decisão de criar a EMSA, surgiu dos acidentes ocorridos com o Erika, ao largo da costa francesa e com o Prestige, ao largo da costa espanhola. A ideia foi formar uma organização que pudesse fazer face a estes e aos muitos variados desafios à segurança marítima que ocorrem e vão ocorrer no futuro. Tem sido solicitada a prestar apoio e aconselhamento técnico à Comissão Europeia e aos Estados Membros em domínios de segurança fundamentais, e a acompanhar a forma como os diversos Estados Membros e organizações estão a aplicar a legislação comunitária.

Além disso, foi incumbida de missões operacionais no domínio da resposta à poluição por hidrocarbonetos, na vigilância por satélite e da Long Range Identification and Tracking System – LRIT -. O objectivo global é contribuir significativamente para uma

⁴¹ Projecto BLUEMASSMED. Disponível em: <http://www.bluemassmed.net>, acedido em 20 Abril 2010

progressiva melhoria da segurança nas águas da União Europeia e, para o atingir, a Agência colabora com muitos interesses diferentes e, em especial, com as autoridades dos Estados Membros, os organismos internacionais e o sector marítimo em geral.

A EMSA, que se pode definir como uma organização dedicada a 100 por cento à segurança marítima, aposta na coordenação entre entidades e na partilha de informação para a resolução de problemas que vão aparecendo. Segundo o Cmdt. Mário Oliveira, a Marinha Portuguesa já está tem uma relação estreita com a EMSA, aproveitando a localização física da sede da mesma, perspectivando-se acordos futuros de interligação entre as duas entidades⁴².

Neste momento a EMSA já colabora com a União Europeia na operação anti-pirataria - Operação Atalanta⁴³, no fornecimento de dados provenientes do sistema de identificação de navios a longa distância, o LRIT⁴⁴. Além deste sistema possui um panorama de superfície que integra dados provenientes do AIS, CleanSeaNet⁴⁵, LRIT e estações VTS. Todos estes dados poderão ser partilhados com as entidades que deles necessitem. Um dos exemplos mais procurados é a integração entre o AIS e as imagens do CleanSeaNet (através de satélite) que detectam manchas de hidrocarbonetos, permitindo a identificação dos navios que efectuem lavagem de tanques no alto mar. No entanto essas imagens têm que ser requisitadas com alguma antecedência, o sistema satélite não está, nem conseguirá estar, permanentemente alocado a uma área específica. Alguns países têm predefinido quantas imagens querem por um determinado período. Se ocorrer algum incidente a EMSA tem uma equipa de peritos que em meia hora analisam e produzem um relatório com a possível identificação dos navios envolvidos⁴⁶.

Todos os dados serão depois disponibilizados às organizações que deles necessitem. Exemplo disso é o acesso recente que o MRCC Lisboa dispõe aos dados referentes ao LRIT.

⁴² Entrevista realizada a Cmdt Mário Oliveira – Maritime Supporte Services Coordinator - EMSA, 5 Fevereiro 2010

⁴³ Operação Atalanta. Disponível em: <http://www.europarl.europa.eu>, acedido em 15 Abril 2010

⁴⁴ Long Range Identification and Tracking System – LRIT. Disponível em: <http://www.imo.org/safety>, acedido em 15 Abril 2010

⁴⁵ CleanSeaNet. Disponível em: <http://www.cleanseanet.emsa.europa.eu>, acedido em 15 Abril de 2010

⁴⁶ Entrevista realizada a Eng. Marta Lima – Maritime Supporte Services Operator - EMSA, 5 Fevereiro 2010

4. Coordenação entre entidades nacionais ligadas à Segurança Marítima

a. As ameaças e resposta na costa marítima

Muitas ameaças à harmonia e ao funcionamento do sistema marítimo internacional também podem ocorrer nas águas costeiras dos diversos países ribeirinhos, onde coincidem, muitas vezes, actividades tradicionalmente navais; que, no entanto, também podem ser desempenhadas pelas guardas-costeiras.

O Professor Dr. Geoffrey Till numa conferência realizada em 2005 sobre o Poder Marítimo, afirma que é muito importante referir que com a consciencialização marítima, o reconhecimento dos governos, a importância para si e para outros da obtenção dos recursos suficientes, para que possam ser exercidos direitos de identificação e a selecção da intensidade das respostas, bem como os direitos que possam ter para estabelecer sua jurisdição sobre cada área costeira. Há que sublinhar que os direitos vêm sempre com responsabilidades.⁴⁷

As agências governamentais que pretendem sempre exercitar os direitos e deveres, devem ter a consciência de que precisam estar familiarizadas com a área, além de conhecerem exactamente suas necessidades nos aspectos da segurança e da capacidade de resposta às ameaças. O exercício do direito de presença nas áreas costeiras sob ameaça é óbvio, mas é necessário ter em vista que os direitos jurídicos precisam de reconhecimento universal da comunidade marítima, para que os países possam ser vistos como proprietários, constantemente verificando as fronteiras, facto que exige recursos para a pronta resposta a uma ameaça, já que as forças marítimas responsáveis pela resposta a algum tipo de desafio à boa ordem do sistema marítimo precisam se fazer presentes na área. Tais forças devem ser suficientes para que sejam efectivas, como resposta ao desafio, que tenham a velocidade e a autonomia para que se façam presentes, e que permaneçam na área ameaçada⁴⁸.

Primordialmente, a capacidade de aceitar a possibilidade de actuação conjunta, por exemplo, entre a Marinha e outras entidades, como a Guarda Nacional Republicana – GNR -, e a de mobilizar o número de navios necessários, não se importam, muitas vezes com seu porte ou origem, e sim com a tarefa que estejam desempenhando ou que seja preciso

⁴⁷ TILL, Geoffrey. Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br/revistaEgn/junho2006>

⁴⁸ I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo na Escola de Guerra Naval Brasileira, Novembro 2005

executar. Não se pode omitir que a quantidade pode ter sua importância, mas o que importa é a oportunidade da resposta, que pode exigir meios que não navios, como por exemplo aeronaves. Por fim, cabe explicitar que estas respostas significam uma variedade de capacidades, que estariam sendo compatíveis com os recursos disponíveis. De maneira a ilustrar de forma mais clara, existe o modelo da guarda costeira norte-americana que, durante muito tempo considerou não dispor dos recursos necessários para se livrar da responsabilidade de todas as tarefas que lhe poderiam ser demandadas, e para as quais considerava as suas forças inadequadas; que conseguiu incorporar-se ao que foi chamado de programa *Deep Water*⁴⁹. Através dele, conseguiram aumentar sua capacidade para o mais adequado desempenho das suas tarefas, especialmente no tráfico de drogas e na imigração nas águas territoriais.

A questão que se coloca no caso português, principalmente perante o paradigma de uma Marinha de duplo uso, é se existe a coordenação necessária entre as entidades que trabalham para a Segurança Marítima nas nossas águas. Estará a Marinha Portuguesa a edificar-se como entidade única capaz de controlar as águas de interesse nacional (ZEE incluída), ou será que está a consciencializar-se de que a ideia de um projecto de coordenação com outras entidades, como a GNR, a Força Aérea e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos – IPTM –, será a solução que irá prevalecer neste mundo global em que a cooperação pode beneficiar sobre a competição?

Não será possível pela limitação estabelecida neste trabalho, falar sobre todas as entidades que estão envolvidas na Segurança Marítima e que de uma maneira ou de outra, estão relacionadas e mantêm relações de coordenação com a Marinha de Guerra Portuguesa. Como tal serão apenas referenciadas três entidades/agências, Vessel Traffic System - VTS -, Unidade de Controlo Costeiro – UCC- e o Centro de Operações Marítimas – COMAR. Da análise realizada a cada uma delas pretende-se sucintamente descrever cada uma delas, relacioná-las e descobrir como estão coordenadas umas com as outras através do Centro Nacional Coordenador Marítimo – CNCM.

b. Vessel Traffic System – VTS

O VTS costeiro, sob a jurisdição do IPTM, iniciou a sua operação em Janeiro de 2008. Juntamente com o VTS portuário formam o sistema Nacional Integrado de Monitorização de Tráfego Marítimo. O Centro VTS assegura a monitorização do tráfego

⁴⁹ Deep Water Integrated Coast Guard Systems. Disponível em: <http://www.globalsecurity.org>, acedido em 10 Abril 2010

marítimo de toda a costa e de quatro portos secundários (Viana do Castelo, Figueira da Foz, Portimão e Faro) num esquema de funcionamento contínuo.

O serviço prestado tem melhorado a segurança marítima na área de controlo, principalmente devido à sua atitude pró-activa de aviso e recomendação a todos os contactos que entrem em perigo de colisão. Também providencia um muito útil serviço de Assistência à Navegação em caso de condições meteorológicas adversas.

Desde Junho de 2009 foi aprovado, de acordo com uma resolução da IMO, o reporte obrigatório (Off the Coast of Portugal Reporting System – COPREP -)⁵⁰. Este reporte obrigatório cobre cerca de 50% da área de controlo, inclui dois esquemas de separação de tráfego (Cabo da Roca e Cabo S. Vicente) e uma área a evitar (Berlengas).

O Centro VTS Costeiro também está direccionado como receptor das mensagens relacionadas com o SSAS-Security para navios de bandeira portuguesa e LRIT.

Os recursos disponíveis no Centro VTS Costeiro, assim como as implicações nas necessidades operacionais e estratégicas no domínio marítimo, fazem do Coastal Vessel Traffic System em operação na costa portuguesa como essencial no melhoramento da Segurança Marítima⁵¹. Para além dos dados partilhados com o COMAR, está previsto que as capitánias recebam a mesma informação.

Foi também expresso pelo Director do Centro de VTS Costeiro que a sua função só estará completa quando cooperando com todos os intervenientes na segurança marítima da costa portuguesa. E que esse será o caminho para o Vessel Traffic Management – VTM.

c. Unidade de Controlo Costeiro - UCC

A UCC é uma unidade especializada, pertencente à GNR e, de acordo com a Lei Orgânica da GNR⁵², responsável pelo cumprimento da missão da mesma em toda a extensão da costa e no mar territorial, com competências específicas de vigilância, patrulhamento e intercepção terrestre ou marítima em toda a costa e mar territorial do continente e das Regiões Autónomas, competindo-lhe, ainda, gerir e operar o Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo – SIVICC -, distribuído ao longo da orla marítima.

Tem como competências:

- Prevenir e reprimir através do controlo de embarcações seu passageiros e cargas todas as infracções tributárias designadamente as aduaneiras;

⁵⁰ Resolução da IMO MSC.278(85)

⁵¹ Entrevista realizada a Cmdt. Jacinto Sousa, Director VTS Costeiro, 15 Fevereiro 2010

⁵² Diário da República, 1.ª série — N.º 213 — 6 de Novembro de 2007

- vigilância e controlo da fronteira marítima, em particular dos pontos que ofereçam condições propícias ao desembarque de droga;
- prevenir e reprimir através do patrulhamento e vigilância a entrada ilegal de cidadãos estrangeiros;
- vigiar, fiscalizar e controlar as actividades da pesca;
- e garantir a segurança portuária, de acordo com o Decreto Lei 226/2006.

Elementos da UCC já operam o sistema VTS na zona do Algarve, através de um acordo bilateral com o IPTM, o qual espera integrar com o SIVICC, de modo a constituir mais um sistema a fazer parte do Centro de Comando e Controlo Nacional a ter sede no quartel-general da UCC.

A plataforma de gestão (SIVICC) tem por base cinco grandes subsistemas, a área de comunicações, a detecção e identificação, o comando e controlo, a aplicacional e gestão e a localização geo-referenciada das embarcações, todos eles em complementaridade com o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo. A área de "grande preocupação de vigilância e radar do SIVICC são as 12 milhas de Mar Territorial"⁵³, mas com capacidade até 24 milhas.

Embora não exista coordenação no que se refere ao patrulhamento efectuado pelas lanchas de fiscalização, existe coordenação no que diz respeito à fiscalização da pesca através da Comissão Permanente da Pesca da Direcção Geral das Pescas, onde participam a Marinha, a Força Aérea e a GNR.

d. Centro de Operações Marítimas – COMAR

O emergir de novos tipos de ameaças no domínio marítimo e a necessidade premente de cooperação e partilha de informação entre as entidades com competências no mar, exige modelos de articulação mais eficazes, a fim de potenciar a cooperação, e a adequada articulação de meios na condução das operações de segurança marítima

Nesse sentido, no final de 2006, a Marinha deu início ao processo de criação de um novo Centro de Operações, o Centro de Operações Marítimas – COMAR - , activado em Junho de 2008 com o propósito de apoiar o exercício do comando e controlo das Forças e unidades operacionais e assegurar a coordenação de nível operacional com entidades exteriores à Marinha. O COMAR é responsável por:

⁵³Entrevista realizada a MAJ GNR Costa Pinto, Oficial da UCC, Alcântara, 04 Maio 2010

- Assegurar a aquisição e manutenção do conhecimento situacional marítimo, em articulação com os Postos de Comando das zonas marítimas, com os postos de comando projectáveis, com outros centros nacionais e internacionais e com as demais entidades e órgãos do Estado com competências específicas no mar;
- Garantir o apoio à condução de operações e exercícios e a coordenação das acções conduzidas no mar no âmbito da segurança e da autoridade do Estado, incluindo as operações de cooperação inter-agências, em particular no âmbito do Centro Nacional Coordenador Marítimo - CNCM;
- Assegurar, em permanência, o apoio aos Centros de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo.

Em termos de modelo organizacional, co-localizado com o COMAR encontra-se o Maritime Rescue Coordination Center - MRCC Lisboa com o qual partilha todos os dados relevantes para o exercício da sua missão. Esta co-localização permite uma sinergia operacional consubstanciada na integração da informação e na racionalização do emprego de recursos humanos e materiais.

O COMAR processa, em permanência, informação essencial a entidades que a situação aconselhe, nomeadamente no âmbito do Centro Nacional Coordenador Marítimo.

A informação disponível no COMAR deriva de diversos sistemas, classificados e não classificados, nacionais e internacionais, assim como da informação recebida dos meios em missão. O sucesso deste centro passa, obrigatoriamente, pela capacidade de fundir e correlacionar diferentes tipos de informação, factor para o qual concorre, em grande parte, a capacidade dos sistemas tecnológicos, capazes de acompanhar os requisitos necessários à integração e validação da informação, processo essencial para manter a aquisição do conhecimento situacional marítimo efectivo e sustentado.

O COMAR explora e partilha a informação de outros sistemas fundamentais para a aquisição do conhecimento situacional marítimo, destacando-se, entre outros: O sistema MONICAP/SIFICAP, o sistema VTS/AIS (IPTM) do continente, o acesso ao sistema geoespacial MARISS (European Maritime Security Services), o sistema de apoio à decisão para a actividade de patrulha, SADAP, dados provenientes do LRIT (EMSA) e a rede AIS da Marinha, que integra a informação classificada dos equipamentos AIS militares.⁵⁴

O COMAR, assegura a correlação e análise da informação disponibilizada por entidades nacionais e estrangeiras e garantindo os elementos de informação necessários à tomada de decisão em tempo, contribui para a articulação e complementaridade dos

⁵⁴ Entrevista realizada ao CTEN M Coelho Dias, Of. Operações Comando Naval, 30 Abril 2010

recursos nacionais, concorrendo, inequivocamente, para a segurança e autoridade do estado, para a defesa nacional e para o apoio à política externa.

e. Centro Nacional Coordenador Marítimo – CNCM

O Centro Nacional Coordenador Marítimo – CNCM – é um órgão de articulação entre as autoridades que intervêm nos espaços marítimos, sob soberania e jurisdição nacional. Criado e regulado pelo Decreto-Regulamentar nº 86/2007, de 12 Dezembro.⁵⁵

O CNCM reúne mensalmente, mas pode ser convocado extraordinariamente, caso se justifique. Este Centro coordenador não substitui a actividade quotidiana de qualquer entidade que intervém no espaço marítimo, mas em caso de necessidade existirá uma coordenação de esforços. Está instalado no Centro de Operações da Marinha, em Oeiras.⁵⁶

No Centro de Nacional Coordenador Marítimo, terão assento sede autoridades em permanência: a Autoridade Marítima, a GNR, o Gabinete Coordenador de Segurança, a Marinha, a Força Aérea, a PJ e o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.

O decreto regulamentar pretende ainda regular e coordenar as acções de entidades como a Autoridade de Segurança Alimentar, a Autoridade de Saúde Nacional, o Instituto da Água e o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

Em termos políticos, o diploma tem como objectivo estabelecer a forma como os órgãos e serviços da Marinha e da GNR assumirão a sua actividade de vigilância, fiscalização e polícia em articulação com outras entidades cujo quadro de atribuições se desenvolve em espaços marítimos sob jurisdição nacional.

O decreto regulamentar especifica em termos de regime em relação a pescas, sanidade marítima, tráfico de estupefacientes e substâncias proibidas, imigração ilegal, tráfico de seres humanos e de mercadorias ilícitas. Trata-se de "um organismo de cariz operacional onde, de forma sustentada e ágil, se promoverá o necessário planeamento que sustentará a articulação entre autoridades e demais entidades competentes".⁵⁷

Então será o CNCM a interligação das entidades nacionais que se espera que venha a combater as novas ameaças e melhorar a segurança marítima nas águas portuguesas. De facto a Marinha mesmo antes da existência do CNCM, já cooperava com outras entidades como a Polícia Judiciária, mas através de acordos bilaterais. Inclusive, o MRCC sempre coordenou meios da Marinha em conjunto com meios da Força Aérea Portuguesa – FAP,

⁵⁵ DR nº86/2007. Disponível em: <http://www.dre.pt/pdf1s/2007/12/23900/0888008884.pdf>, acedido em 20 Abril 2010

⁵⁶ Artigo Opinião Centro Nacional Coordenador Marítimo. Disponível em: <http://opinioao.mai.gov.info/2008/01/30/centro-nacional-coordenador-maritimo/>, acedido em 20 Abril 2010

⁵⁷ Artigo de Opinião. Disponível em: <http://aeiou.expresso.pt/defesa-governo-cria-centro-nacional-coordenador-maritimo=f121550>

nas acções de busca e salvamento. No entanto, com o aumento da actividade de fiscalização marítima por parte da GNR, houve a necessidade de coordenar os meios de fiscalização nas nossas águas. O CNCM embora não exerça uma coordenação diária das actividades de todas as entidades, pelo menos obriga ao diálogo, na forma de uma reunião mensal, entre todos os intervenientes; para além dos exercícios possam vir a ser praticados. E sobretudo permite a troca de dados, conhecimentos e procedimentos que podem vir a ser utilizados num esforço comum na segurança marítima.

O CNCM deverá ter um papel fundamental na Segurança Marítima. Actualmente, a economia de recursos, a eficiência e a eficácia das missões são um ponto-chave no desenvolvimento das acções relacionadas com a Segurança Marítima. Não existem modelos perfeitos nem existe nenhum que possa surgir como padrão. Como já foi referido, as contingências económicas e financeiras dos estados restringem os orçamentos e o desenvolvimento das forças de segurança, consequentemente acabam por definir a estratégia de segurança marítima. A sobrevivência das organizações e agências e o seu desenvolvimento dependerão sempre, e cada vez mais neste mundo global, da cooperação e coordenação de actividades, meios e recursos.

Conclusão

A Globalização e o Poder Marítimo estão intimamente interligados. Ao mesmo tempo em que o processo de globalização se desenvolve, o Poder Marítimo também aumenta a sua influência. Logo, o sistema globalizado do comércio internacional depende do bom funcionamento da Segurança Marítima.

A tendência é que o Poder Marítimo ganhe maior importância como parte do sistema globalizado de comércio e, também, como fonte de riquezas. Esta valorização possivelmente irá aumentar o interesse dos países no controlo das águas internacionais onde os estados costeiros possuem alguns direitos, o que deverá aumentar as disputas pelos recursos do mar e pelas áreas marítimas de fronteiras ainda não consolidadas ou sob contestação. Na medida em que for sendo incrementada a exploração de recursos na Zona Económica Exclusiva e na plataforma continental, os estados poderão ter uma atitude mais restritiva em relação à liberdade de navegação e, especialmente, em relação às operações militares de forças navais de outros países em determinadas áreas dessas águas internacionais.

Esse fenómeno poderá ser influenciado pela preocupação sobre a conjuntura actual dos Estados acerca das novas ameaças, especialmente com o terrorismo. A pressão para uma maior participação dos países costeiros na segurança das águas internacionais deverá resultar numa maior presença dos instrumentos dos estados nessas áreas, particularmente, os meios navais, contribuindo para aumentar o sentimento nacional de posse desses espaços. Dessa forma, a preocupação pela segurança poderá afectar a liberdade de navegação que o Poder Marítimo mundial tanto necessita. A Segurança Marítima, como centro de gravidade do Poder Marítimo, quando em causa, poderá pôr em risco os benefícios da Globalização.

As marinhas têm um papel decisivo no ambiente marítimo e deverão ganhar importância na medida em que os mares forem sendo mais valorizados e os conflitos nos oceanos aumentem. Enquanto o sistema internacional continuar a ter os Estados como actores principais, rodeados por um ambiente que funde a interdependência, cooperação e conflito, as marinhas continuarão a ter como tarefa fundamental a defesa da pátria.

No entanto, em tempos de paz, as marinhas de guerra serão chamadas, cada vez mais, a contribuir para outros aspectos da Segurança Marítima, como a protecção dos recursos do mar, as operações humanitárias e o apoio à política externa. Terão que de qualquer modo adaptar-se a estas novas tarefas. E, para além da sua execução, terão que

saber gerir e partilhar a informação que produzem e que é produzida por outras entidades que trabalham para o mesmo objectivo, quer nacional, quer internacionalmente.

No entanto o desenvolvimento das marinhas está intimamente ligado ao crescimento económico, tecnológico e à vontade política de cada país. E aliado a esses factores terão que surgir novos acordos de cooperação com entidades e organizações cada vez mais influentes no Poder Marítimo. A solução para o crescimento deve passar pela partilha de informação e poder. A falta de coordenação de meios e acções levam à duplicação de recursos e diminuição da eficiência. A EMSA, o projecto BLUEMASSMED, o CNCM e o próprio COMAR são exemplos de como deve evoluir toda a interacção relacionada com a Segurança Marítima.

Da análise do Capítulo 3. confirma-se assim a validade da **Hipótese 1**, em que se afirmava que, trabalhando à volta da sinergia de entidades civis e militares na área da segurança, num esforço de cooperação e coordenação direccionado para todas as ameaças marítimas se desenvolveriam as MSO de forma a contribuírem de forma positiva para a Segurança Marítima Global. Da análise do Capítulo 4. confirma-se a validade da **Hipótese 2**, em que se afirmava que com o aparecimento do CNCM iria existir a coordenação necessária para o desenvolvimento da Segurança marítima em Portugal.

Tanto a nível nacional como a nível internacional a palavra-chave para um desenvolvimento eficiente e eficaz da Segurança Marítima será **Cooperação**. O Poder Naval, nas suas funções de segurança, contribui para o Poder Marítimo, como um dos seus vários elementos, para sua protecção, para a obtenção de uma posição vantajosa, até de supremacia ou - o que parece ser a tendência no futuro -, para assegurar o equilíbrio do sistema do comércio marítimo num mundo globalizado.

O Poder Marítimo irá sempre influenciar a Globalização, e numa altura em que a sua importância a diversos os níveis (económico, comercial, social, etc.) é demasiado importante, será necessário reforçá-lo e mantê-lo seguro.

Bibliografia

Monografias (Livros)

GROVE, Eric. *The Future of Sea Power* (2003). Naval Institute Press, Annapolis.

COSTA, Francisco Seixas da - *As Novas Ameaças à Segurança* (2007). Revista Militar Junho 2007.

HELD, David e MCGREW, Anthony. *Prós e Contras da Globalização* (2001). Edições Zahar

FRIEDMAN, Thomas. *O Mundo é Plano – Uma história breve do Séc. XXI*. Edições Actual

Legislação e Outros documentos Oficiais

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay (1980)

IMO - *International Ship and Port Facility Security Code*, Edição 2003

Artigos de publicações em série electrónicas

TANGREDI, Sam J. – *Globalization and Maritime Power*. Institute for National Strategic Studies. Disponível na Internet em: <http://catalogue.nla.gov.au/Record/4168479>

TILL, Geoffrey. *Poder Marítimo Questões Relevantes e Desafios*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br>

Operação Atalanta. Disponível na Internet em: <http://www.europarl.europa.eu>

Criação do Centro Nacional Coordenador Marítimo. Disponível em: <http://aeiou.expresso.pt/defesa-governo-cria-centro-nacional-coordenador-maritimo>

Artigo Opinião – *Centro Nacional Coordenador Marítimo*. Disponível em: <http://opinioao.mai-gov.info/2008/01/30/centro-nacional-coordenador-maritimo>

Deep Water Integrated Coast Guard Systems. Disponível na Internet em: <http://www.globalsecurity.org>

Simpósio Internacional em Newport – *Internacional Sea Power*, 2005 - America's Navy. Disponível na Internet em: [http:// www.navy.com](http://www.navy.com)

SILVA. António R. A. - *A Marinha e as Novas Ameaças* - Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, Junho 2006. Disponível na Internet em: <http://www.egn.mar.mil.br>

Antarctic and International Policy Section – Australian Antarctic Division. Disponível na Internet em: [http:// www.aad.gov.au](http://www.aad.gov.au)

CARVALHO, Olavo de - *A lógica do terrorismo* – Edição Época, Outubro 2001. Disponível na Internet em: [http:// www.olavodecarvalho.org/convidados/terrorismo.htm](http://www.olavodecarvalho.org/convidados/terrorismo.htm)

Artigo de opinião - *Peru e Chile, conflito histórico*. Disponível na Internet em: <http://www.brasilwiki.com.br>

KOPP, Dominique. *Guerra Fria sobre o Ártico*. Le Monde Diplomatique, Setembro 2007. Disponível na Internet em: <http://www.diplomatique.org.br>

Ministério das Obras Públicas – *Os Desafios dos Transportes numa Economia Globalizada*, Málaga, 9 Setembro 2005. Disponível na Internet em: <http://www.povt.qren.pt>

FERRARO, Vincent - *Alfred T. Mahan on Sea Power*, 1890. Disponível na Internet em: <http://www.mtholyoke.edu>

A Globalização da Economia Mundial. Disponível na Internet em: http://www.tesisenxarxa.net/tesis_ub/available/tdx-0203105-122457

Entrevistas Realizadas

CTEN M Coelho Dias, Operações do Comando Naval – Oeiras, 30 Abril 2010

MAJ GNR Costa Pinto, Unidade de Controlo Costeiro – Alcântara, 04 Maio 2010

MAJ GNR Ribeiro Júlio, Unidade de Controlo Costeiro – Alcântara, 04 Maio 2010

Cmdt. Jacinto Sousa, Director do VTS Costeiro – Paço d'Arcos, 15 Fevereiro 2010

Cmdt. Mário Oliveira, Maritime Supporte Services Coordinator (EMSA) - Lisboa, 5 Fevereiro 2010

Eng. Marta Lima, Maritime Support Services Operator (EMSA) - Lisboa, 5 Fevereiro 2010

Eng. António Coelho, consultor especialista em Segurança Marítima, Oeiras, 5 Fevereiro 2010

Conferências assistidas

"A Pirataria Marítima na Era da Globalização – Das Implicações na Segurança Internacional", Instituto de Estudos Superiores Militares, Lisboa Data: 10 e 11 Março 2010

Sítios da Internet

<http://www.imo.org>

<http://www.cleanseanet.emsa.europa.eu>

<http://www.bluemassmed.net/>

<http://www.chens.eu>

<http://www.iccwbo.org>

<http://www.imarpor.pt>

<http://www.ecopress.org.br>

<http://www.fao.org>

Apêndices

APÊNDICE 1 – Corpo de Conceitos

Neste trabalho de investigação, são utilizados termos e conceitos que importa clarificar o significado com que são empregues.

Ameaça - *“Qualquer acontecimento ou processo que cause mortes em grande escala ou uma redução maciça das expectativas de vida e que enfraqueça o papel do Estado como unidade básica do sistema internacional”* (Nações Unidas, 2004)

Estado – *“O Estado é responsável pela organização e pelo controlo social, pois detém o monopólio legítimo do uso da força.”* (Max Weber)

Globalização – *“Processo de intensificação do inter-relacionamento entre as sociedades, quer político, social, cultural ou económico”* (Theodore Levitt)

Poder – *“A capacidade de uma nação para usar os seus recursos, de modo a afectar o comportamento de outras nações”* (Dr. John Stoessinger)

Poder Marítimo – *“É a soma de todas as forças, factores, instrumentos e circunstâncias geográficas que cooperam para conseguir o Domínio do Mar, garantir o seu Uso e Negá-lo ao adversário.”* (Mahan)

Poder Naval – *“Conjunto de meios, com predomínio dos navais, de que dispõe a nação para contribuir, pela coacção, sob a direcção do estado, para a realização dos objectivos marítimos e militares.”* (IESM, 2009)

Segurança – *“Ausência de ameaças militares e não militares que pudessem pôr em causa os valores centrais que uma pessoa ou uma comunidade querem promover, e que implicassem um risco de utilização da força”* (David, 2000:27)